from Andhra Pradesh for letters of intent for the installation of sugar factories. They are pending for the last three years and no action has been taken to clear them. The second aspect is regarding milk and dairy products. Dairy industry is delicenced but, at the same time, the Industry Ministry came out with another proposal of milk and milk products order where the licencing procedure is adopted by the back-door. And other industries like cigarettes, etc. which are under the agro sector are yet to be delicenced. What is the view of the Government in extending the liberalisation and delicencing policy to the agro products and agriculture sector ?

SHRI M. ARUNACHALAM : Madam, as far as Andhra Pradesh is concerned, we have 97 applications from sugar industry. The matter is still with the Food Ministry. As soon as it comes back to the Industrial Development Ministry, we will look into it.

DR. YELMANCHILI SIVAJI : They are pending for the last three years.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Please. Let him finish.

SHRI M. ARUNACHALAM : That is what I am saying. It is still in the process in the Food Ministry. It has not come to the Industrial Development Department. As soon as it comes back to us, we will look into it.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Question No. 207.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Question No. 208.

Losses to National Airports Authority

*208. SHRI S. S. AHLUWALIA : Will the Minister of CIVIL AVIATION AND TOURISM be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the National Airports Authority (NAA) is consistently incurring losses since its creation;

(b) if so, what are the details thereof;

(c) whether it is also a fact that the losses are mainly due to financial mismanagement in the Authority;

(d) if so, what are the details thereof; and

(e) what remedial action Government propose to take to make the Authority economically viable in the near future?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION AND TOURISM (SHRI GHULAM NABI AZAD) : (a) to (c) A statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) and (b) No, Sir. Profit/Loss of National Airports Authoritiy (NAA) since its inception are as under :—

Year	Profit/Loss (+) (—) (Rs. in crores)
1986-87	(—) 13.86
1987-88	(—) 16.51
1988-89	(—) 16.13
1989-90	(—) 2.96
1990-91	(—) 23.19
1991-92	(+) 17.72 (Provisional)
1992-93	(+) 11.76 (Provisional)

(c) No, Sir.

(d) Does not arise.

(e) Measures are being evolved to raise revenue and reduce expenditure by rationalising operation of airports and allied services which are non-viable.

श्री एस० एस० अहलुवालिया : महोदया, मंत्री जी ने अपने जवाब में राष्ट्रीय विमान पत्तन का लाभ-हानि का ब्यौरा दिया है ...

एक माननीय सदस्य : यह पत्तन क्या है ?

श्री एस० एस० अहलुवालिया : राष्ट्रीय विमान पत्तन, इसका मतलब है नेशनल एयरपोर्ट अथारिटी । जरा हिन्दी सीखिए । ...(**व्यवधान**)

THE CHAIRMAN : Please put your question, Mr. Ahluwalia,

*207 [*The Questioner (Shri Suresh Pachouri) was absent. For answer vide col .... infra.*]

श्री एस० एस० अहलुवालिया : लाभ और हानि का जो ब्यौरा दिया है उसमें 1986-87 से लेकर 1990-91 तक काफी हानि दिखाई गई है और खासकर 90-91 में 23.19 करोड़ की हानि दिखाई गई है। एकदम से 91-92 में अनंतिम लाभ दिखाया जा रहा है 17.72 करोड़ का और 92-93 में अनंतिम लाभ दिखाया जा रहा है 11.76 करोड़ का। पता नहीं मंत्री महोदय के हाथ में कौन सा अल्लाहदीन का चिराग है, कौन सी जादुई छड़ी आ गई है कि इन्होंने फायदा दिखा दिया है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि क्या मैकेनिज्म इस प्राधिकरण ने अपनाया है जिसके कारण एक दम 23.19 करोड़ हानि से उठकर 17.72 करोड़ का लाभ हो गया। यह मेरी समझ में नहीं आया है। मैं जानना चाहूंगा कि यह सालाना हो रहा है या विदेशी प्रोजेक्ट, फारेन प्रोजेक्ट जो प्राधिकरण के अन्तर्गत है उन के कारण हो रहा है? मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करें कि कितने विदेशी प्रोजेक्ट इनके हाथ में हैं और कितने अपने देश में ऐसे प्रोजेक्ट है जिनसे लाभ या हानि हो रही है उनका अलग से ब्यौरा देने की कृपा करें।

श्री गुलाम नबी आजाद : मैडम, यह जो 1990-91 में 23.19 करोड़ का घाटा हुआ है, और 1991-92 में 17.72 करोड़ का लाभ है यह प्रोविजनल है। यह कोई आडिट पूरा नहीं हुआ है। आडिट के बाद यह कम भी हो सकता है, ज्यादा भी हो सकता है। आडिट इज आडिट। 90-91 का घाटा 23 करोड़ का इतना ही है ऐसा नहीं है कि 91 में 23 करोड़ पूरा हो गया है और 92 में 17 करोड़ और प्रोफिट हो गया है। 90-91 का 23 करोड़ का 23 करोड़ ही घाटा है, नोट ओवर एड अबव दैट 92 में 17.72 करोड़ जो है जो रेवेन्यू आता है एयर पोर्ट अथोरिटी को वह दो-तीन चीजों से आता है। एक तो लैंडिंग चार्जेज है, पर्किंग चार्जेज है और नेवीगेशन चार्जेज कंटरी के है। ऊपर जो विदेशी जहाज उड़ते है उनसे हम लेते है। इस बीच में जो फायदा हुआ है वह इस कारण से भी है कि हर साल एक्स्ट्रा फ्रीक्वेंसी दी जाती है विदेशी मुल्कों को। क्योंकि जितने ज्यादा जहाज लैंड करेंगे उनसे लैंडिंग चार्ज और पार्किंग चार्ज उतना ही ज्यादा आयेगा। हर साल 10, 15 या 20 विदेशी जहाज से लैंडिंग चार्ज मिलता है। उसी के हिसाब से बढ़ता चला जाता है। जहां तक आपने पूछा प्रोजेक्ट का तो उसका विवरण मैं आनरेबल मेम्बर्स को भेज दूंगा क्योंकि इस वक्त मेरे पास नहीं है।

श्री एस० एस० अहलुवालिया : जैसा मंत्री महोदया ने बताया लैंडिंग चार्ज पर इनका लाभ और हानि बनता है तो मैं यह जानना चाहूंगा कि 1986 से 90-91 तक देखा जाए तो कभी 13.86 करोड़, कभी 16.51 करोड़, कभी 16.13 करोड़ और कभी 2.96 करोड़ और कभी 23.19 करोड़ यह फर्क इतना ज्यादा क्यों है? क्या कभी ऐसा भी होता रहा है कि लैंडिंग का हिसाब भी जोड़ते रहे हो? मेरे ख्याल से लाभ-हानि के हिसाब में लैंडिंग नहीं जुड़ती है।

माननीय सदस्य : इन्टरनेशनल फ्लाइट ज्यादा लैंड करती है।

उपसभापति : आगे का सवाल पूछिये।

श्री एस० एस० अहलुवालिया : मैं जानना चाहता हूं कि लैंडिंग के सिवाय और भी बहुत सारे प्रावधान हैं जहां से इस प्राधिकरण को आमदनी होती है? मैं जानना चाहता हूं कि केन्द्रीय सरकार से प्राधिकरण को जो अनुदान मिलता है, जो राशि इस काम को चलाने के लिए मिलती है वह राशि क्या अभी घट-बढ़ रही है जिसके कारण आपके लोसेज कम-बढ़ रहे हैं?

श्री गुलाम नबी आजाद : मैं माननीय सदस्य के लिए यह कहना चाहूंगा कि गवर्नमेंट इंडिया से एयर पोर्ट बनाने के लिए या कोई सुविधा देने के लिए कोई गवर्नमेंट की एड नहीं मिलती है। सिविल एविएशन मिनिस्ट्री के लिए गवर्नमेंट इंडिया का फाइनेन्सेज का कोई प्रोविजन भी नहीं है। इनिशियली शायद कुछ करोड़ रुपये, शुरू में 40-5

करोड़ रुपये दिये थे । लेकिन हर साल, जैसा हर साल में होता है, न तो एयर इंडिया के लिए, न इंडियन एयर लाइन्स के लिए, न इंटरनेशनल एयर पोर्ट अथोरिटी के लिए और न ही नेशनल एयर पोर्ट अथोरिटी के लिए कोई भी बजट में एलोकेशन गवर्नमेंट इंडिया की तरफ से नहीं है । जो हम रिसोर्सेज करते हैं वे इसी से मोबिलाइज करते हैं । इनका कहना दुरुस्त है कि लैण्डिंग और पार्किंग चार्जेज से सबसे ज्यादा रेवेन्यू आता है और वह आर० एन० एफ० सी० है जिसको हम रूट नेविगेशन चार्जेज कहते हैं और दूसरा टर्मिनल नेविगेशन एण्ड लैण्डिंग चार्जेज है । उसमें 123 करोड़ के करीब पिछले साल आया था । उसके अलावा हम बाहर के बैंकों से पैसा लेते हैं जिसको हम बाद में बनने के बाद ड्यूज देते हैं।

SHRI RAJNI RANJAN SAHU: Madam, we all know that there are some airports which are under the National Airport Authority and some are with the State Governments and some airports, like Raxual, are still abandoned. Raxual is a very important airport, at the border of Nepal. I do not know whether it is under the National Airport Authority or with the State Government. The Minister will clarify this.

The profit and loss account does not depict whether the profit is a gross profit or net profit, whether profit is after depreciation or before depreciation.

Secondly, I would like to know whether the Minister is going to take some revolutionary measures to improve upon the profits of the National Airport Authority. If he has got some suggestions, the same may kindly be placed before the House.

SHRI GHULAM NABI AZAD : Madam, I would like to reply first to the latter part of the question. The hon. Member has rightly raised the issue because I have been saying on diffierent occaisions that we have a very ambitious programme. In the coming three years we will be spending about Rs. 750 crores for strengthening and modernisation of the airports. On airports alone we will be spending Rs. 350 crores in the coming two years. We will be strengthening and constructing new airconditioned terminals at 12 airports apart from the international airports. We need to mobilise a lot of resources both nationally and internationally. We have taken some steps to mobilise resources. A proposal is under consideration for removal of the free services. Madam, at the moment, we are providing free services to the Defence, paramilitary forces and also there are some coats guards. So, we are now confining ourselves to the Defence. For the paramilitary forces, coast guards and flying clubs we would like to charge from them. Apart from that, we have 116 airports and one of the reasons why we are not making profits is that out of these 116 airports 20 airports are under Defence. As I have said, one of the sources of our revenue is that we collect landing and parking charges, but for these Defence airports the terminals are made by us, all the facilities are provided by us for landing and parking but we are not allowed to collect the landing and parking charges. Those are being collected by the Defence Ministry and passed on to the Finance Ministry. So we spend money on these 28 airports but we do not get any revenue. Apart from these 28 airports, there are 30 airports which are "unutilized", as the hon. Member has said, the reason being that we had the Vayudoot services and, after the Vayudoot services were stopped, these 30 airports are unused and we are manning and maintaining these airports but we do not get anything in return. In the remaining 58 airports which we have at the moment, reasonable traffic is only in, may be, one dozen airports. In the rest of the airports we do not have a reasonable traffic with the result that we are not able to mobilize the funds required. Therefore we are taking some steps. Apart from this, proposals have already been made for increasing the route navigation .....

SHRI SURESH KALMADI : It is very long. I have to put one question.

SHRI GHULAM NABI AZAD : This is the operative part of his question. Proposals have already been made for increasing the

route navigation facilities. Charges for international flights are being discussed with the users' stream of the IATA, and once this is done we will get about Rs. 100 crores this year.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Shri Suresh Kalmadi.

SHRI RAJNI RANJAN SAHU : Madam, I could not get the reply whether the airports at Gaya and Raxaul are under the National Airports Authority or the State Government and why they have been abandoned. Why cannot the services be resumed ? One is on the Nepal border and another is a Buddhist pilgrim centre.

SHRI GHULAM NABI AZAD : Whether they are with the State Government or the NAA, I will inform the hon. Member. But as far as the services are concerned, the whole problem is, when we start services to places where there is no traffic, Indian Airlines suffers losses. Once we stop the services, then NAA has to suffer. So these 30 places are places where we do not have traffic.

SHRI SURESH KALMADI : Madam, the hon. Minister has just stated that he will now request the Defence and paramilitary forces . . .

SHRI GHULAM NABI AZAD : Not Defence; I have not said that.

SHRI SURESH KALMADI : Paramilitary forces, etc. In view of that, will he reconsider ? I have a read a news item that landing rates have been raised by the National Airports Authority and the per passenger landing rates on Indian Airlines and all the air taxis have been raised about a month back. In view of the income which is going to come from the other sources, would he reconsider ? Secondly, is the National Airports Authority charging for aircraft on the ground ? From Vayudoot, over 20 or 30 aircraft are just lying on the ground. Are you leying parking charges for these aircraft to augment the resources of the National Airports Authority ? Part (b) would be . . .

THE DEPUTY CHAIRMAN : Leave some time for him to answer a, b, c, d, e, f, g.

SHRI SURESH KALMADI : . . . whether there is a proposals jor merger of the National Airports Authority and the International Airports Authority. That has also come in the press.

SHRI GHULAM NABI AZAD : As far as the third part of the question is concerned, merger of the National Airports Authority and the International Airports Authority, Yes, the Cabient has already approved it and we have already given notice to Parliamentary Affairs that it should be stated and discussed in this session itself. As far as parking charges from Yayudoot are concerned, we are not levying any charges from Yayudoot because Yayudoot is not in a position to pay the charges. It is already incurring losses of about Rs. 200 crores. So there is no question of . . .

SHRI SURESH KALMADI : Merge it with Indian Airlines. Indian Airlines can pay.

SHRI GHULAM NABI AZAD : You know that Indian Airlines is also in a loss of Rs. 200 crores.

SHRI SURESH KALMADI : Then merge it with Air India. . . . (*Interruptions*) . .

श्री मुहम्मद खलीलुर रहमान : मैडम, नेशनल एयर पोर्ट अथारिटी के कयाम के बाद ही से उसे बहुत नुकसानात बर्दाशत करने पड़ रहे हैं । हुकूमत की तमाम कोशिशों के बावजूद भी बराबर नुकसानात बढ़ते जा रहे हैं । तो इन नुकसानात से बचने के लिये, जैसा कि अभी मिनिस्टर साहब ने कहा है कि इंटरनेशनल एयर पोर्ट अथारिटी और नेशनल एयरपोर्ट अथारिटी में जो कमी हो रही है, यह मर्जर का जो मामला है, यह इस वजह से है कि जो नेशनल एयरपोर्ट अथारिटी जो नुकसानात उठा रही है उससे बचा जा सके ?

"شری خلیل الرحمن : میڈم ۔ نیشنل ائرپورٹ اتھارٹی کے قیام کے بعد ہی سے اسے بہت نقصانات برداشت کرنے پڑ رہے ہیں ۔ حکومت کی تمام کوششوں کے باوجود بھی برابر نقصانات بڑھتے جا رہے ہیں تو ان نقصانات سے بچنے کے لئے ۔ جیسا کہ ابھی منسٹر صاحب نے کہا کہ انٹرنیشنل ائرپورٹ اتھارٹی اور نیشنل ائرپورٹ اتھارٹی میں جو کمی ہو رہی ہے یہ مرجر کا جو معاملہ ہے ۔ یہ اس وجہ سے ہے کہ جو نیشنل ائرپورٹ اتھارٹی جو نقصانات اٹھا رہی ہے اس سے بچا جا سکتے ہے ۔

श्री गुलाम नबी आजाद : मैडम, यह मैंने पहले ही अर्ज किया कि नेशनल एयरपोर्ट अथार्टी क्यों नुकसान करती है । क्योंकि एयरपोर्ट पर नैवीगेशन एड्ज लगाने पड़ते हैं, जब तक वह नहीं होंगे तब तक जहाज नहीं जा सकता है और जनता की तथा मैम्बरान पार्लियामेंट की खुद डिमांड होती है कि हर जगह जहाज जाना चाहिये चाहे एक आदमी ही क्यों न हो । इसलिए वहां तो खर्च आएगा ही । जब हम ऐसे रूट्स देते हैं जहां हफ्ते में एक दफा जहाज जाएगा तो वह एयरपोर्ट घाटे में जाएगा ही जाएगा इंटरनेशनल एयरपोर्ट में क्यों फायदा होता है क्योंकि इंटरनेशनल एयरपोर्ट सिर्फ पांच हैं जहां देश विदेश से सैकड़ों जहाज उठते और बैठते है और वही सोर्स आफ रेवेन्यू है । (**व्यवधान**)

श्री शंकर दयाल सिंह : उठते और बैठते नहीं, उतरते और उड़ान भरते है (**व्यवधान**)

THE DEPUTY CHAIRMAN : The Question Hour is over.

WRITTEN ANSWER TO QUESTIONS

Indira Gandhi Memorial Lecture

*201. SHRI RAMDAS AGARWAL :
SHRI SUNDER SINGH BHANDARI :

Will the Minister of CIVIL AVIATION AND TOURISM be pleased to state :

(a) whether Government's attention has been drawn to the news item published in the Indian Express dated the 26th November, 1993 under the caption "Ministry foots air bill" for Indira Gandhi Memorial Trust (IGMT) which had organised four days conference in New Delhi.

(b) whether the Ashoka Travels and Tours, the travel agents for the Conference are demanding from Govt. more than Rs. 25 lakh (only for travel) and that the total expenditure incurred may be still more ;

(c) whether it is also a fact that passage-free travel was given to delegates to and from several points by Air India at the behest of the Civil Aviation Ministry ; and

(d) if so, whether the Conference was Government sponsored affair and if not, what are the reasons for incurring a lot of expenditure at the expense of the State Exchequer when Government are passing through severe financial crisis ?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION AND TOURISM (SHRI GHULAM NABI AZAD) : (a) Yes, Sir.

(b) M/s. Ashok Travels and Tours (ATT), have been acting as the travel agent of Indira Gandhi Memorial Trust (IGMT). The travel agent has raised bill amounting to Rs. 49.34 lakhs on tht IGMT on account of ticketing, accommodation, transport and support services provided for the conference. IGMT paid Rs. 13 lakhs as advance. ATT expects to realise the balance amount from IGMT. The question of ATT demanding the amount from the Government does not arise.

(c) 22 free passages were issued out of which 17 were utilised.

† Transliteration in Arabic Script.